

geen beduidend risico. Conclusie: Train jezelf en je team de lijn stevig beet te pakken, of geheel los te laten. **Nooit** de lijn door je handen laten slippen. Er zijn uitzonderingen maar in het algemeen: **laat je handschoenen thuis.**

### Het zwaaien of in een loop raken.

Vliegers ontwikkelen veel meer trekkracht wanneer ze bewegen dan tijdens een stabiele vlucht. Meestal neemt de windkracht gedurende de dag toe, soms tot boven de maximum stabiliteitslimiet van de vlieger. Vooraf geeft de vlieger van de komende instabiliteit signalen af door onrustig gedrag, of meldt via de trekkracht op de lijn dat het meer wordt dan gebruikelijk. Wanneer een vlieger om voorgaande redenen door asymmetrische schade onrustig wordt of zijn stabiliteit verliest, ontstaat er door verlies aan werking van zijn staart of luchtanker (meestal door verwarring met andere vliegers) een gevaarlijke situatie. Wanneer de vlieger bij een zwaai of een looping de grond raakt is iedereen en alles in het pad van de vlieger in gevaar. Het geeft meestal een hopeloos gevoel, omdat de acties zo snel plaats vinden. De vele malen dat ik zulke situaties aanschouwd heb met mijn eigen vliegers of die van anderen staan in mijn geheugen gegrift als gevaarlijke momenten. Toch heb ik het geen enkele maal meegeemaakt, dat de vliegeraar hierbij verwondingen opliep. De potentie voor grote of fatale ongevallen is aanwezig, maar de statistieken vallen gunstig uit. Verwondingen bij onschuldige omstanders komen meer voor, bijvoorbeeld afgerukte oorbellen, ongelukkige valpartijen door het van achteren raken, enzovoort. De antwoorden zijn duidelijk:

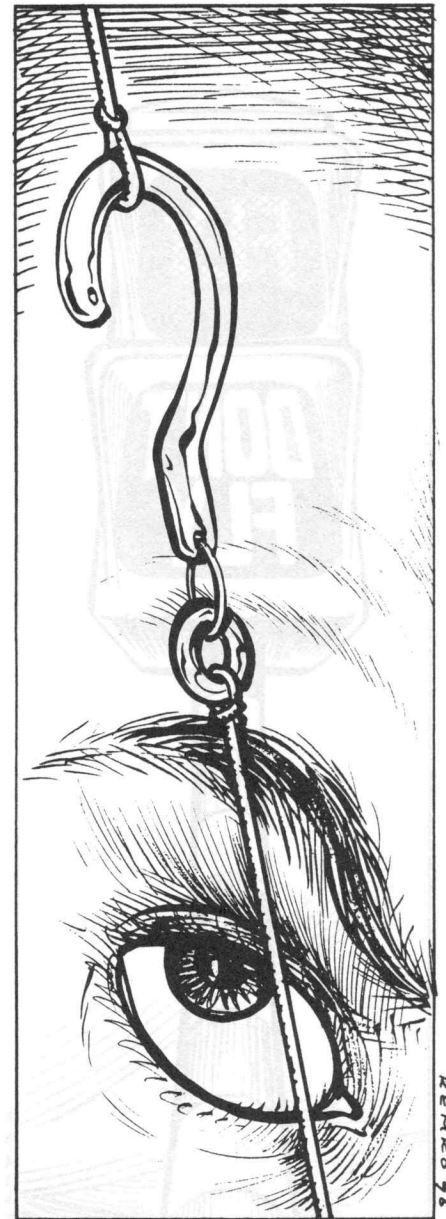
1. Laat een luid en duidelijk waarschuwingssignaal horen.
2. Haal de vlieger tijdig naar beneden.

3. Houdt **iedereen** uit de zwaaizone.
4. Maak of snij de lijn los om de kracht uit de vlieger te halen en laat hem naar beneden vallen als er tenminste voldoende ruimte voor is.
5. Bouw een veiligheidslijn ("breeklijn") in de vlieger, die - voordat er een onveilige situatie ontstaat - breekt voordat de hoofdlijn het begeeft.

### Lijnbreuk.

Lijnen kunnen door een aantal redenen breken. Ze zijn niet sterk genoeg, of ze zijn beschadigd, enzovoort. Losgeslagen vliegers kunnen gevaarlijk zijn als er niet voldoende vrij gebied achter de vlieger is. Wanneer een losgeslagen vlieger op iets of iemand terecht komt, kunnen zich grote en oncontroleerbare krachten ontwikkelen. Onze Fugus (bolvormige visvlieger) is erg gevaarlijk, omdat hij over de grond bonst, door lijnen van andere vliegers gaat en daarna weer losslaat met een kracht van vaak meer dan een ton.

De naar mijn mening meest gevaarlijke situaties gebeuren tijdens het inhalen. Bij lijnbreuk van een vliegtrein haken de onderste vliegers in alles dat bovengronds is. Hoogspanningslijnen kunnen deze krachten niet weerstaan, zoals is voorgevallen bij de ongevallen in The Tyne and Wear, Merimbula en Adelaide. Een reeks van ervaringen hebben ertoe geleid dat ik sinds januari 1995 al mijn in gebruik zijnde met polyester omvlochten lijnen heb vervangen. De omvlechting draagt niets bij aan de sterkte, doch verbergt alleen maar opgetreden kernschade. Thans gebruik ik solide gevlochten Spectra lijnen van 3,2 mm (500 kg), 4,5 mm (1000 kg) and 5,5 mm (1500 kg) diameter. Ze wegen minder, kunnen gemakkelijk gesplitst worden als ze gebroken zijn, of als er zichtbare schade is. Ik betreur het ten zeerste dat ik deze vervanging niet eerder heb gedaan ter voorkoming van een



ongeluk in Cervia in 1995, waarbij een gebroken lijn terugsliep en Siti Hasnah in zijn oog raakte (gelukkig geen blijvende schade!).

### Advies ter voorkoming van lijnbreuk.

1. Gebruik sterkere lijnen wanneer mogelijk.
2. Bedenk door het aanbrengen van een "breeklijn" **bij de vlieger** en niet bij het ankerpunt een systeem van veiligheid.
3. Gebruik geen lijnen met een met omvlechting om de kern.